



**CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH
CỦA NHÓM CÔNG TÁC VỀ
GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU**
Phiên họp lần thứ 14
Mục Chương trình Nghị sự 2

ISWG-GHG 14/2/2
Ngày 03 tháng 02 năm 2023
CHỈ TIẾNG ANH
Bản phát hành công khai trước phiên
họp:

**XEM XÉT THÊM VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO
CHIẾN LƯỢC GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU CỦA IMO SỬA ĐỔI**

*Dự thảo văn bản sửa đổi Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của
IMO Ban đầu*

Do Hàn Quốc đệ trình

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt dự án:</i>	Văn bản này xác định một số yếu tố cần xem xét trong quá trình sửa đổi Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của IMO Ban đầu. Các đề xuất văn bản dự thảo cho Chiến lược được trình bày trong phụ lục của văn bản đệ trình.
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả:</i>	3.2
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 36
<i>Văn bản liên quan:</i>	Nghị quyết MEPC.304(72); ISWG-GHG 13/3/1; MEPC 79/7/17, MEPC 79/WP.10 và MEPC 79/15

Giới thiệu

1 Năm 2018, Tổ chức đã thông qua *Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ Tàu của IMO Ban đầu* theo nghị quyết MEPC.304(72). Theo Chiến lược Ban đầu, Ủy ban nên sửa đổi Chiến lược Ban đầu nhằm thông qua tại MEPC 80 vào năm 2023.

I:\MEPC\ISWG-GHG\ISWG-GHG 14-2-2



2 MEPC 77 đồng ý nên sửa đổi Chiến lược Ban đầu để ghi nhận nhu cầu tăng cường cấp độ mục tiêu tham vọng. Ngoài ra, Ủy ban đã quyết định tiếp tục thảo luận tại ISWG-GHG 13 về cách tiếp tục nỗ lực loại bỏ KNK khỏi hoạt động vận tải biển quốc tế, cùng với các đề xuất cụ thể về việc sửa đổi Chiến lược của IMO.

3 ISWG-GHG 13 đã xem xét các yếu tố quan trọng của Chiến lược Sửa đổi, chẳng hạn như tầm nhìn và cấp độ mục tiêu tham vọng đối với các chiến lược giảm khí nhà kính, bao gồm khử cacbon hoàn toàn vào năm 2050, đánh giá tính khả thi để đạt được cấp độ mục tiêu tham vọng sửa đổi, tác động quốc gia tiềm năng trước khi thông qua Chiến lược Sửa đổi và việc cần đặt ra các mục tiêu đến năm 2030 và 2040. Do đó, để thông qua chiến lược sửa đổi của IMO tại MEPC 80, các bên đã đồng ý tiếp tục thảo luận về vấn đề này tại ISWG-GHG 14 và 15.

4 Qua thảo luận, Hàn Quốc ghi nhận các ý kiến khác nhau của một số phái đoàn và xin trình bày ý kiến cập nhật của mình.

5 Do đó, Hàn Quốc đưa ra dự thảo Chiến lược Ban đầu dựa trên văn bản ISWG-GHG 13/3/1 (Áo và các quốc gia khác) và MEPC 79/WP.10, có tính đến kết quả thảo luận về định nghĩa của các thuật ngữ quan trọng và các khái niệm, cùng với các nguyên tắc sau:

- .1 Chiến lược phải ngắn gọn và rõ ràng;
- .2 cần xác định và bổ sung các cấp độ mục tiêu tham vọng dựa trên bằng chứng khoa học xem xét lộ trình phù hợp với 1,5°C;
- .3 thông qua Chiến lược Ban đầu sửa đổi với mục tiêu tham vọng mạnh mẽ vào năm 2050 tại MEPC 80;
- .4 Chiến lược là tài liệu liệt kê các giá trị và nguyên tắc cốt lõi và nên tránh sửa đổi thường xuyên; và
- .5 sửa đổi Chiến lược thay vì xem xét lại.

Thảo luận

Chiến lược phải ngắn gọn và rõ ràng

Chiến lược Sửa đổi so với Chiến lược

6 Tổ chức đề ra các chiến lược cho nhiều chương trình nghị sự khác nhau bao gồm giảm phát thải khí nhà kính từ tàu. Tất cả các chiến lược của Tổ chức đều được sửa đổi để giải quyết những thách thức và hoàn cảnh quan trọng của thời điểm đó. Khi Ủy ban thông qua Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà Kính từ

Tàu của IMO Ban đầu (sau đây gọi là Chiến lược Ban đầu) vào năm 2018, đó là trước giai đoạn 3 của phương pháp ba bước để triển khai các thước đo thông qua phân tích dữ liệu của Hệ thống Thu thập Dữ liệu Tiêu thụ dầu nhiên liệu tàu của IMO (DCS). Và đó là Chiến lược chưa hoàn chỉnh, không có chi tiết cụ thể và lộ trình thực hiện các thước đo ngắn hạn, trung hạn và dài hạn. Đó là lý do tại sao chiến lược này được đặt tên là Chiến lược Ban đầu.

7 Tại ISWG-GHG 13, nhiều phái đoàn bày tỏ rằng Chiến lược Sửa đổi cần tiếp tục được sửa đổi, ngay cả khi Chiến lược Ban đầu được sửa đổi tại MEPC 80. Nếu chiến lược được ghi là “Chiến lược Sửa đổi” thì chiến lược sửa đổi tiếp theo sẽ được sửa đổi cụ thể thành Chiến lược Sửa đổi Lần thứ nhất, Chiến lược Sửa đổi Lần thứ hai, v.v., Chiến lược Sửa đổi lần thứ XX. Ngoài ra, việc lặp lại các thuật ngữ như “sửa đổi Chiến lược Sửa đổi” có thể gây khó khăn cho việc truyền đạt ý nghĩa.

8 Do đó, để phân biệt giữa Chiến lược được thông qua trong MEPC 80 và Chiến lược sẽ được sửa đổi sau đó, chúng tôi đề xuất sử dụng “Chiến lược năm 2023” trong nghị quyết và sử dụng “Chiến lược” trong phụ lục bao gồm toàn bộ nội dung của Chiến lược.

Tầm nhìn

9 Tầm nhìn phải ngắn gọn và chính xác như tiêu đề tin tức. Nhiều ý kiến khác nhau về Tầm nhìn đã được xem xét tại ISWG-GHG 13 và MEPC 79, nhưng Tầm nhìn được trình bày trong văn bản ISWG-GHG 13/3/1 thể hiện chính xác nhất và rõ ràng phương hướng mà Tổ chức theo đuổi. Vì vậy, Hàn Quốc đề nghị sử dụng câu văn được đề xuất trong văn bản ISWG-GHG 13/3/1 như sau:

“IMO cam kết giảm phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế, như một vấn đề cấp bách, và đặt mục tiêu loại bỏ dần khí nhà kính chậm nhất là vào năm 2050.”

Cần xác định và bổ sung các cấp độ mục tiêu tham vọng dựa trên bằng chứng khoa học xem xét lộ trình phù hợp với 1,5°C

10 Hàn Quốc đồng ý rằng các mục tiêu tham vọng trung gian từ năm 2030 đến năm 2050 đều cần thiết. Tuy nhiên, ở giai đoạn này, khi chiến lược sửa đổi cần được MEPC 80 thông qua, mục tiêu tham vọng trung gian thiếu cơ sở khoa học và dữ liệu đáng tin cậy để định lượng mục tiêu năm 2040 theo lộ trình đạt được mục tiêu nhiệt độ 1,5°C.

11 Mặc dù các thước đo ngắn hạn đều cần thiết để đạt được mục tiêu tham vọng năm 2030, nhưng các thước đo trung hạn sẽ cần thiết để đạt được các mục

tiêu tham vọng năm 2040 và 2050. Mục tiêu tham vọng năm 2040 sẽ xác định lộ trình quỹ đạo giảm cần thiết về mức phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050, tham khảo kết quả đánh giá các thước đo ngắn hạn năm 2026, trình bày bức tranh tổng thể và hiệu quả cũng như đánh giá tác động của các thước đo trung hạn. Thế giới tuyên bố mức phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050 dựa trên bằng chứng khoa học đáng tin cậy như các báo cáo của IPCC. Mục tiêu tham vọng của Chiến lược năm 2040 cũng đòi hỏi phải có cơ sở khoa học, chẳng hạn như báo cáo của IPCC, để các Quốc gia Thành viên có thể đạt được sự đồng thuận mà không có bất đồng.

12 Tuy nhiên, Hàn Quốc muốn làm rõ rằng cơ sở khoa học để thiết lập mục tiêu nên tập trung vào lộ trình giảm khí nhà kính để giữ mục tiêu nhiệt độ 1,5°C thay vì xem xét tính khả thi dựa trên nhiều kịch bản khác nhau.

13 Do đó, Hàn Quốc đề xuất rằng cấp độ mục tiêu tham vọng không nên bao gồm mục tiêu tham vọng năm 2040. Tuy nhiên, mục tiêu tham vọng năm 2040 cần được bổ sung trong các bản sửa đổi chiến lược trong tương lai như sau:

"3.2 Các cấp độ mục tiêu tham vọng bổ sung, đặc biệt là mục tiêu tham vọng năm 2040, nên được đưa ra khi xem xét sửa đổi chiến lược lần tiếp theo."

Thông qua Chiến lược Ban đầu sửa đổi với mục tiêu tham vọng mạnh mẽ vào năm 2050 tại MEPC 80

14 IMO nên áp dụng Chiến lược Sửa đổi, bao gồm tăng cường cấp độ mục tiêu tham vọng của MEPC 80. Tuy nhiên, nhiều phái đoàn đã bày tỏ nhiều ý kiến khác nhau, từ việc xác định các thuật ngữ đến đặt ra mục tiêu tham vọng năm 2050 tại ISWG-GHG 13 và MEPC 79. Hàn Quốc đề xuất một cách tiếp cận sẽ thu hẹp khoảng cách này và tăng cường cấp độ mục tiêu tham vọng.

Mục tiêu tham vọng năm 2050

15 Ủy ban đã xem xét vấn đề thuật ngữ khi thảo luận về mục tiêu tham vọng dài hạn của Chiến lược. Xem xét tiến độ thông qua Chiến lược của MEPC 80, Hàn Quốc cho rằng có thể khó đặt ra mục tiêu tham vọng năm 2050 sau khi xác định và thống nhất các thuật ngữ. Cụ thể, các thuật ngữ như "không phát thải", "không carbon" và "mức phát thải ròng bằng 0" không yêu cầu định nghĩa do bản thân các từ đã mang đầy đủ ý nghĩa hoặc được IPCC định nghĩa.

16 Tuy nhiên, Hàn Quốc xác định rằng vận tải biển quốc tế có thể giải quyết vấn đề này bằng cách làm rõ các mục tiêu dài hạn của vận tải biển quốc tế từ

quan điểm của người tiêu dùng hạ nguồn, những người đã phải sử dụng nhiên liệu được khai thác trên đất liền.

17 Văn bản ISWG-GHG 13/3/1 đề xuất mục tiêu tham vọng đến năm 2050 là "Loại bỏ dần phát thải khí nhà kính trong vòng đời từ vận tải biển quốc tế chậm nhất vào năm 2050". Tuy nhiên, Hàn Quốc nhấn mạnh rằng khi sử dụng đồng thời "vòng đời" và "loại bỏ dần" trong một câu, "loại bỏ dần" có thể được hiểu là yêu cầu loại bỏ từng giai đoạn phát thải khí nhà kính trong toàn bộ quá trình trong vòng đời nhiên liệu hàng hải. Nói cách khác, lượng phát thải thượng nguồn và hạ lưu có thể được hiểu là "không" mà không cần xem xét lượng hấp thụ loại bỏ. Ngoài ra, vì "loại bỏ dần" đã được sử dụng trong mục Tầm nhìn, lưu ý rằng mục tiêu tham vọng dài hạn cần được thể hiện chính xác hơn Tầm nhìn để thể hiện định hướng rõ ràng của Tổ chức đối với ngành vận tải biển quốc tế và các bên liên quan. Do đó, Hàn Quốc kết luận rằng cần phải có thuật ngữ có thể thay thế cho cụm từ "loại bỏ dần".

18 Vận tải biển quốc tế, người tiêu dùng nhiên liệu hàng hải được sản xuất trên đất liền, nên lưu ý rằng nhiên liệu hàng hải đã mua có thể là nhiên liệu hấp thụ carbon hoặc trung tính carbon đã hấp thụ hoặc loại bỏ đầy đủ carbon hoặc KNK trong quá trình sản xuất. Ngoài ra, nếu nhiên liệu hàng hải hấp thụ hoặc loại bỏ lượng phát thải KNK bằng với lượng do tàu thải ra trong quá trình sản xuất, thì ngành vận tải biển với tư cách là người tiêu dùng sẽ có thể sử dụng nhiên liệu đó làm nhiên liệu không phát thải. Nói cách khác, cần truyền tải ý nghĩa ngành vận tải biển, với tư cách là người tiêu dùng nhiên liệu, có thể mua nhiên liệu được sản xuất bằng cách hấp thụ hoặc loại bỏ KNK hoặc loại bỏ lượng phát thải KNK từ tàu bằng cách sử dụng hệ thống thu hồi và lưu trữ carbon trên tàu.

19 Do đó, Hàn Quốc cho rằng Tổ chức cần thiết lập mức phát thải ròng bằng 0 mà tại đó tổng lượng phát thải, hấp thụ và loại bỏ trong vòng đời nhiên liệu hàng hải bằng không. Ngoài ra, mức phát thải ròng bằng 0 đã được định nghĩa và không phải là thuật ngữ cần được sự đồng ý riêng của Ủy ban. Để tham khảo, mức phát thải ròng bằng 0 được định nghĩa trong phụ lục 2 từ *Ý kiến đóng góp của Nhóm Công tác III (WGIII) cho Báo cáo Đánh giá Lần thứ sáu của IPCC (AR6)* như sau:

"Khí thải CO₂ ròng bằng không: Điều kiện mà lượng khí thải carbon dioxide (CO₂) do con người tạo ra được cân bằng bằng cách loại bỏ CO₂ do con người tạo ra trong một khoảng thời gian nhất định."

20 Do đó, Hàn Quốc đề xuất phần sửa đổi dưới đây bằng cách sử dụng "mức phát thải ròng bằng 0" thay vì "loại bỏ dần" dựa trên mục tiêu tham vọng năm 2050 do ISWG-GHG 13/3/1 đề xuất.

".3 Phát thải khí nhà kính theo vòng đời từ vận tải biển quốc tế về mức phát thải ròng bằng 0

để đạt được mức phát thải KNK ròng bằng 0 trong vòng đời từ ngành vận tải biển quốc tế chậm nhất vào năm 2050 như đã kêu gọi trong Tầm nhìn và phù hợp với các mục tiêu nhiệt độ của Hiệp định Paris, bao gồm cả mục tiêu hạn chế mức tăng nhiệt độ ở mức 1,5°C."

Chiến lược là tài liệu liệt kê các giá trị và nguyên tắc cốt lõi và nên tránh sửa đổi thường xuyên

Các yếu tố tối thiểu cần sửa đổi Chiến lược

21 Kể từ khi thông qua Chiến lược Ban đầu, Ủy ban đã thông qua hoặc phê duyệt các nghị quyết liên quan đến việc giảm phát thải khí nhà kính từ tàu trong hầu hết các phiên họp. Do đó, nếu tất cả các hoạt động do Tổ chức và Ủy ban thúc đẩy được mô tả rõ ràng trong Chiến lược, thì Chiến lược sẽ cần sửa đổi sau mỗi phiên họp. Chiến lược cần hạn chế tối đa việc sửa đổi bằng các hành động cụ thể của IMO để giảm phát thải khí nhà kính, chẳng hạn như xây dựng các hướng dẫn và thông qua các nghị quyết.

22 Sau khi thông qua Chiến lược tại MEPC 80, nên sửa đổi chiến lược khi các nguyên tắc chính được trình bày bổ sung hoặc các mục tiêu/tham vọng được nêu ra dựa vào bằng chứng khoa học đáng tin cậy. Ngoài ra, Ủy ban nên tránh việc sửa đổi thường xuyên và không cần thiết càng nhiều càng tốt. Việc sửa đổi và đánh giá thường xuyên hơn sẽ làm tăng khối lượng công việc của các nhiệm vụ khác nhau mà Ủy ban và Nhóm Công tác đều phải xem xét chuyên môn và chính sách, cũng như tạo ra sự không chắc chắn khi các Quốc gia Thành viên và các công ty vận tải biển phát triển các kế hoạch kinh doanh hoặc đầu tư trung và dài hạn.

23 Vì vậy, chúng tôi đồng ý với việc xây dựng các phụ lục 1 và 2 mới theo như đề xuất trong văn bản MEPC 79/WP.10 để lập danh sách các hoạt động được khởi xướng nhằm giảm phát thải khí nhà kính từ tàu và các dự án thuộc Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp (ITCP) đang được Tổ chức xúc tiến.

24 Trong bối cảnh này, Hàn Quốc đề xuất đơn giản hóa danh sách các thước đo ngắn hạn mà Chiến lược nên nêu rõ. Ủy ban đã thông qua các thước đo ngắn hạn tại MEPC 76 thông qua các sửa đổi đối với Phụ lục VI của MARPO và các

hướng dẫn liên quan tại MEPC 78. Tuy nhiên, Công ước và các hướng dẫn có thể sẽ liên tục được sửa đổi khi các thước đo khác nhau được phát triển và củng cố.

25 Do đó, Hàn Quốc đề xuất rằng các thước đo ngắn hạn đã được phát triển nên được viết như sau:

"4.7 Từ các thước đo ứng cử được liệt kê trong Chiến lược Ban đầu (nghị quyết MEPC.304(72)), những thước đo dưới đây đã được phát triển hoặc khởi xướng và trình bày hành động tiếp theo trong ngắn hạn của Tổ chức về các vấn đề liên quan đến giảm phát thải khí nhà kính từ tàu:

- .1 tăng cường Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng (EEDI) cho các tàu mới với phần trăm cải thiện cho từng giai đoạn được xác định cho từng loại tàu; và
- .2 phát triển và đặt ra các yêu cầu ràng buộc về giảm cường độ carbon, bao gồm các tàu hiện có, ví dụ: EEXI, SEEMP và CII."

26 Khi được sửa đổi như đề xuất ở trên, đoạn 4.7.1 được liên kết trực tiếp với mục tiêu tham vọng đầu tiên trong Chiến lược Ban đầu và đoạn 4.7.2 được liên kết trực tiếp với mục tiêu tham vọng thứ hai trong Chiến lược Ban đầu. Điều này cũng có thể được hiểu là các thước đo ngắn hạn đã được chuẩn bị để đạt được mục tiêu tham vọng của Chiến lược Ban đầu bằng cách đề cập đến hai đoạn trên trong các thước đo ngắn hạn.

27 Ngoài hai thước đo ngắn hạn nêu trên, Ủy ban đã xây dựng nhiều thước đo khác nhau. Tuy nhiên, không cần phải liệt kê lặp đi lặp lại các thước đo ngắn hạn trong Chiến lược. Các thước đo ngắn hạn trực tiếp là hai thước đo trên theo nghị quyết MEPC.328(76), và các thước đo hỗ trợ khác được quy định trong phụ lục 1 mới. Trên hết, vì "các thước đo ngắn hạn" trong Tổ chức và Ủy ban có nghĩa ngầm là EEXI và CII, Hàn Quốc cho rằng cần lập một danh sách các thước đo ngắn hạn tập trung vào hai thước đo trực tiếp như được đề xuất trong đoạn 25.

Sửa đổi Chiến lược thay vì xem xét lại

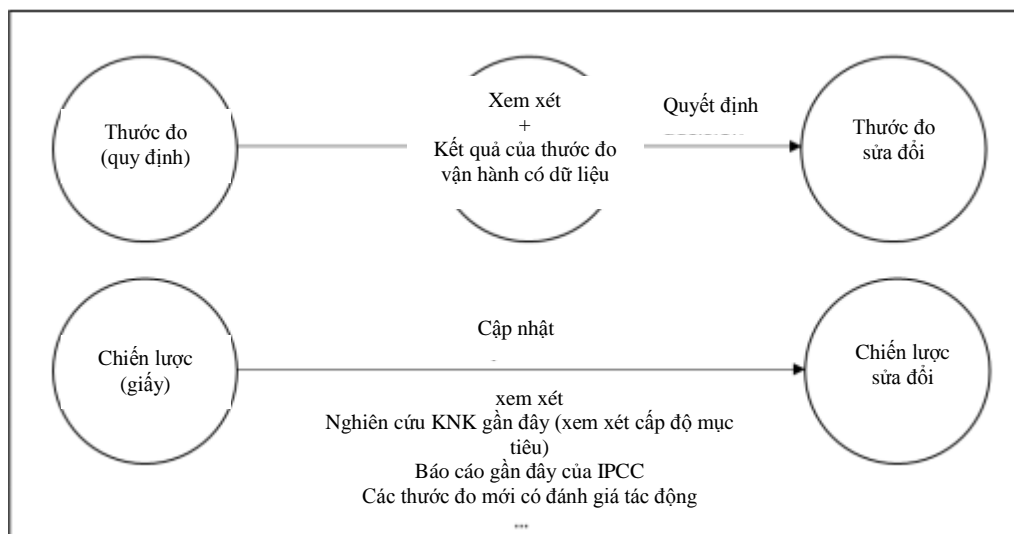
28 "Xem xét" có thể hiểu theo nhiều nghĩa. Nhiều phái đoàn cho rằng tại MEPC 79 cần xem xét lại Chiến lược để sửa đổi Chiến lược. "Xem xét" là phương thức được thực hiện cuối cùng để sửa đổi Chiến lược.

29 “Xem xét” cũng là thuật ngữ được sử dụng trong các nhiệm vụ khác nhau của IMO. Tuy nhiên, nhìn chung, các xem xét của Tổ chức đề cập đến các hoạt động cải thiện hoặc sửa đổi các quy định và thỏa thuận hiện có một cách khoa học và định lượng bằng cách sử dụng dữ liệu do các Quốc gia Thành viên và tàu hoặc số liệu thống kê do các cơ quan đáng tin cậy cung cấp.

30 Đặc biệt, các thước đo ngắn hạn và đánh giá tác động là những ví dụ xem xét điển hình được sử dụng trong các cuộc thảo luận về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu. Việc xem xét các thước đo ngắn hạn đề cập đến hiệu quả của các thước đo ngắn hạn cho đến ngày 1 tháng 1 năm 2026 và xác định xem có nên sửa đổi các thước đo này dựa trên kết quả hay không. Xem xét trong đánh giá tác động đề cập đến một loạt các quy trình trong đó dữ liệu có thể được thu thập nhờ các hoạt động và thước đo cụ thể được phân tích và xác định.

31 Chiến lược là tài liệu mang tính tuyên bố và tượng trưng. Ủy ban xây dựng và khởi xướng các thước đo, hoạt động và công việc cụ thể dựa trên Chiến lược. Mặt khác, các thước đo có tính chất định lượng vì thước đo đưa ra các chỉ tiêu được tính toán theo năm và đưa ra các công thức để kiểm tra xem các tàu có đạt chỉ tiêu hay không. Do Chính quyền hành chính và các công ty vận tải biển có thể báo cáo thống kê kết quả của thước đo nên Tổ chức tiến hành xem xét bằng cách sử dụng tất cả các dữ liệu này.

32 Vì chiến lược là các tài liệu mang tính tuyên bố và tượng trưng, không giống như các thước đo, rất khó để thực hiện các đánh giá định lượng tương tự như các xem xét được thực hiện trong các thước đo ngắn hạn hoặc đánh giá tác động. Do đó, việc "xem xét chiến lược" được thảo luận có thể được hiểu là "xem xét các Cấp độ Mục tiêu Tham vọng" trong số bảy yếu tố của Chiến lược.



Hình 1: So sánh trong quá trình sửa đổi giữa thước đo và Chiến lược

33 Tổ chức đã tiến hành nghiên cứu đáng kể để phân tích phát thải khí nhà kính và các thước đo. Vì vậy, việc thực hiện một nghiên cứu riêng biệt để chỉ đánh giá cấp độ mục tiêu tham vọng trong số nhiều yếu tố của Chiến lược sẽ tạo ra khối lượng công việc phát sinh do công việc dư thừa. Nếu cần dự báo phát thải hoặc phân tích tình hình vận tải biển quốc tế, thì cách tốt nhất là kiểm tra thông qua Nghiên cứu KNK của IMO hoặc yêu cầu Nghiên cứu KNK của IMO đánh giá bằng các thuật ngữ tham chiếu của Nghiên cứu KNK của IMO.

34 Trong bối cảnh này, Hàn Quốc cho rằng "cấp độ mục tiêu tham vọng" không cần phải được đề cập riêng vì điểm kiểm soát được đề cập trong dự thảo đoạn 6.2 cột mốc quan trọng của văn bản ISWG-GHG 13/3/1 và các xem xét định kỳ được đề cập trong đoạn 7 của ISWG-GHG 13/3/1 là các hoạt động giống nhau hoặc tương tự nhau. Điểm kiểm tra có nghĩa là hiệu quả của các thước đo được sử dụng có thể được "xem xét" và mỗi thước đo có thể được sửa đổi và bổ sung nếu cần thiết. Vì vậy, Hàn Quốc đề nghị sửa đổi "Điểm kiểm soát năm 2030" trong đoạn 6 thành "Xem xét Mục tiêu Tham vọng năm 2030".

35 Việc Xem xét Chiến lược trong đoạn 7 là không cần thiết vì đoạn 6 đề cập đến "Xem xét Mục tiêu Tham vọng năm 2030". Tuy nhiên, việc sửa đổi Chiến lược là cần thiết. Việc sửa đổi Chiến lược nên được thực hiện khi có những thay đổi quan trọng, chẳng hạn như khi các nguyên tắc, mục tiêu chiến lược cơ bản và cấp độ mục tiêu tham vọng cần được củng cố và bổ sung hoặc khi Chiến lược không thể tránh khỏi việc cần phải sửa đổi do áp dụng các thước đo trung và dài hạn.

36 Tóm lại, Hàn Quốc cho rằng nên sửa đổi các chiến lược hơn là xem xét và không cần phải sửa đổi định kỳ nếu không cần thiết. Do đó, chúng tôi đề nghị ghi nhận các câu dưới đây vì những thay đổi quan trọng trong Chiến lược phải được sửa đổi nếu cần thiết.

“7 SỬA ĐỔI CHIẾN LƯỢC

Chiến lược có thể được sửa đổi nếu cho rằng Ủy ban xác định cần phải sửa đổi các nguyên tắc cơ bản, tăng cường hoặc bổ sung các cấp độ mục tiêu tham vọng và áp dụng các yếu tố thiết yếu khác có tham khảo các báo cáo và nghiên cứu cập nhật.”

Đề xuất

37 Hàn Quốc đề xuất với Nhóm cần xem xét các yếu tố và nguyên tắc dưới đây khi sửa đổi Chiến lược Ban đầu. Ngoại trừ các yếu tố được đề cập trong văn bản này, Hàn Quốc tán thành các văn bản ISWG-GHG 13/3/1 và MEPC 79/WP.10.

- .1 vì Chiến lược phải ngắn gọn và rõ ràng, Chiến lược Ban đầu sửa đổi hiện đang được xây dựng và dự kiến được thông qua tại MEPC 80 được thống nhất là "Chiến lược năm 2023" và "Chiến lược" thay vì "Chiến lược Sửa đổi". Tầm nhìn phản ánh đoạn 9;
- .2 vì các cấp độ mục tiêu tham vọng nên dựa trên bằng chứng khoa học xem xét lộ trình 1,5°C, việc bổ sung mục tiêu tham vọng năm 2040 phản ánh đoạn 13 để xem xét thêm trong Chiến lược sẽ được sửa đổi;
- .3 để đưa ra cấp độ mục tiêu tham vọng tới MEPC 80, mục tiêu tham vọng năm 2050 phản ánh trong đoạn 20;
- .4 để ngăn chặn việc sửa đổi Chiến lược thường xuyên, các thước đo ngắn hạn được phản ánh trong đoạn 25; và
- .5 Chiến lược nên được sửa đổi chứ không phải xem xét lại, khi xét bản chất tuyên bố của Chiến lược. Do đó, Chiến lược chỉ nên được sửa đổi theo sự đồng thuận của Ủy ban khi các nguyên tắc, mục tiêu và cấp độ mục tiêu tham vọng chính thay đổi, hoặc khi cần thiết, như được phản ánh trong đoạn 36.

38 Văn bản đề xuất cho Chiến lược KNK của IMO Ban đầu ("Chiến lược năm 2023") được đưa vào phụ lục của văn bản đệ trình này.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

39 Nhóm được yêu cầu xem xét các đề xuất trong đoạn 37 và 38, đặc biệt là xem phụ lục là tài liệu cơ sở để thảo luận thêm về việc sửa đổi Chiến lược.

PHỤ LỤC

ĐỀ XUẤT VĂN BẢN CHO CHIẾN LƯỢC GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU CỦA IMO NĂM 2023

CHIẾN LƯỢC GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU CỦA IMO NĂM 2023

ỦY BAN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN,

CĂN CỨ THEO Điều 38(e) của Công ước Tổ chức Hàng hải Quốc tế (Tổ chức) liên quan đến chức năng của Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (Ủy ban) được các Công ước quốc tế về ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển do tàu gây ra,

CÔNG NHẬN rằng công việc giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính (KNK) từ tàu đã được Tổ chức thực hiện liên tục kể từ năm 1997, đặc biệt, thông qua việc áp dụng các thước đo hiệu quả năng lượng vận hành và kỹ thuật bắt buộc toàn cầu đối với tàu theo Phụ lục VI của MARPOL,

CŨNG CÔNG NHẬN quyết định của phiên họp lần thứ ba mươi của Đại Hội đồng vào tháng 12 năm 2017 đã thông qua cho Tổ chức định hướng chiến lược mang tên "Ứng phó với Biến đổi Khí hậu",

CĂN CỨ Chương trình nghị sự năm 2030 về Phát triển bền vững của Liên Hợp Quốc,

CĂN CỨ Hiệp định Paris được thông qua tại Hội nghị Biến đổi Khí hậu của Liên hợp quốc (COP 21) xác định mục tiêu rõ ràng là "giữ mức tăng nhiệt độ trung bình toàn cầu ở mức dưới 2°C so với mức thời kỳ tiền công nghiệp và theo đuổi các nỗ lực nhằm hạn chế mức tăng nhiệt độ ở mức 1,5°C trên mức thời kỳ tiền công nghiệp cũng được ghi nhận trong Hiệp ước Khí hậu Glasgow tại COP 26,

XEM XÉT rằng biến đổi khí hậu đã gây ra sự gián đoạn trên diện rộng ở mọi khu vực trên thế giới chỉ với 1,1°C (2°F) nóng lên,

CĂN CỨ thỏa thuận tại MEPC 72 để tiếp tục xem xét *Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà kính từ Tàu của IMO Ban đầu*, nhằm thông qua Chiến lược Giảm Phát thải Khí Nhà kính từ Tàu của IMO năm 2023,

CŨNG CĂN CỨ nghị quyết A.998(25) của Đại hội đồng IMO về nhu cầu phát triển xây dựng năng lực để phát triển và thực hiện các văn kiện mới và sửa đổi đối với các văn kiện hiện có,

XEM XÉT chương trình hợp tác kỹ thuật tích hợp của IMO như Quỹ Ủy thác Hợp tác Kỹ thuật KNK; để thúc đẩy xây dựng năng lực trong lĩnh vực hàng hải và các nguyên tắc hướng dẫn được ghi trong nghị quyết A.1127(30) của Đại hội

đồng IMO, và đặc biệt lưu ý rằng Quỹ Ủy thác Hợp tác Kỹ thuật KNK cho phép các phái đoàn (cụ thể là từ các quốc đảo nhỏ đang phát triển và các quốc gia kém phát triển nhất) tham dự các cuộc họp của IMO về việc triển khai của *Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà kính từ Tàu của IMO Ban đầu*,

1 THÔNG QUA *Chiến lược Giảm Phát thải Khí Nhà kính từ Tàu của IMO năm 2023* (sau đây gọi là Chiến lược) như được nêu trong phụ lục của nghị quyết hiện tại;

2 ĐỀ NGHỊ Tổng thư ký của Tổ chức đưa ra các điều khoản đầy đủ trong Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp (ITCP) và bất kỳ phương tiện hỗ trợ nào khác liên quan đến các hành động tiếp theo của Chiến lược có thể được Ủy ban quyết định thêm và các quốc gia đang phát triển thực hiện, đặc biệt là các quốc gia kém phát triển nhất (LDC) và các quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS).

PHỤ LỤC

CHIẾN LƯỢC GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU CỦA IMO NĂM 2023

Mục lục

- 1 GIỚI THIỆU
 - 2 TẦM NHÌN
 - 3 CÁC CẤP ĐỘ MỤC TIÊU THAM VỌNG VÀ NGUYÊN TẮC HƯỚNG DẪN
 - 4 DANH SÁCH CÁC THUỐC ĐO NGẮN HẠN, TRUNG HẠN VÀ DÀI HẠN ĐÃ ĐƯỢC THỐNG NHẤT VỚI CÁC MỐC THỜI GIAN KHẢ THI VÀ TÁC ĐỘNG CỦA CÁC THUỐC ĐO NÀY ĐỐI VỚI CÁC QUỐC GIA
 - 5 RÀO CẢN VÀ CÁC THUỐC ĐO HỖ TRỢ; XÂY DỰNG NĂNG LỰC VÀ HỢP TÁC KỸ THUẬT; NGHIÊN CỨU & PHÁT TRIỂN
 - 6 CÁC HÀNH ĐỘNG TIẾP THEO
 - 7 SỬA ĐỔI CHIẾN LƯỢC
- PHỤ LỤC 1 TỔNG QUAN VỀ CÔNG VIỆC TRƯỚC ĐÂY DO IMO THỰC HIỆN ĐỂ GIẢI QUYẾT LƯỢNG PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU
- PHỤ LỤC 2 TỔNG QUAN VỀ CÁC SÁNG KIẾN LIÊN QUAN CỦA IMO HỖ TRỢ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU

1 GIỚI THIỆU

1.1 Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) là cơ quan chuyên môn của Liên hợp quốc chịu trách nhiệm về hoạt động vận tải biển an toàn, an ninh và hiệu quả cũng như ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu.

1.2 Chiến lược Giảm Phát thải Khí Nhà kính từ Tàu của IMO năm 2023 (Chiến lược) là việc tiếp tục công việc của IMO với tư cách là cơ quan quốc tế thích hợp nhằm giảm phát thải khí nhà kính (KNK) từ ngành vận tải biển quốc tế. Công việc này bao gồm nghị quyết A.963(23) của Đại Hội đồng về các chính sách và thông lệ của IMO liên quan đến việc giảm phát thải khí nhà kính từ tàu, được thông qua vào ngày 5 tháng 12 năm 2003, thúc giục Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển (MEPC) xác định và xây dựng các cơ chế cần thiết để hạn chế hoặc giảm phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế.

1.3 Để đáp ứng yêu cầu của Đại hội đồng, Tổ chức đã tiến hành công việc giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính từ tàu, như được tóm tắt trong phụ lục 1.

1.4 Chiến lược Ban đầu là cột mốc quan trọng đầu tiên được đặt ra trong Lộ trình Xây dựng Chiến lược Giảm Phát thải Khí nhà kính từ tàu của IMO toàn diện (Lộ trình) được phê duyệt tại MEPC 70. Lộ trình xác định rằng Chiến lược Ban đầu sửa đổi sẽ được thông qua vào năm 2023.

1.5 Việc thông qua Chiến lược của IMO năm 2023 là cột mốc mới nhất được đặt ra trong Lộ trình. Chiến lược cũng duy trì động lực và là việc tiếp tục công việc của IMO với tư cách là cơ quan quốc tế thích hợp để giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế.

Bối cảnh

1.6 Chiến lược nằm trong bối cảnh rộng hơn bao gồm:

- .1 các văn kiện hiện có khác liên quan đến luật biển, bao gồm UNCLOS, và biến đổi khí hậu, bao gồm UNFCCC và các văn kiện pháp lý liên quan, bao gồm Hiệp định Paris;
- .2 vai trò lãnh đạo của Tổ chức đối với việc phát triển, thông qua và hỗ trợ thực hiện các quy định về môi trường áp dụng cho vận tải biển quốc tế;
- .3 quyết định của phiên họp lần thứ ba mươi hai của Đại Hội đồng vào tháng 12 năm 2021 đã thông qua Định hướng Chiến lược có tên "Ứng phó với biến đổi khí hậu" cho Tổ chức; và

- .4 Chương trình nghị sự năm 2030 về Phát triển bền vững của Liên Hợp Quốc, đặc biệt là Mục tiêu 13, hành động cấp thiết để chống biến đổi khí hậu và các tác động của biến đổi khí hậu.

Phát thải và các kịch bản phát thải

1.7 Nghiên cứu KNK lần thứ ba của IMO năm 2014 đã ước tính rằng lượng phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế vào năm 2012 chiếm khoảng 2,2% lượng phát thải CO₂ do con người tạo ra và lượng phát thải đó có thể tăng từ 50% đến 250% vào năm 2050.

1.8 Nghiên cứu KNK lần thứ tư của IMO năm 2020 đã ước tính rằng lượng phát thải khí nhà kính từ hoạt động vận tải biển trong năm 2018 chiếm khoảng 2,89% lượng phát thải khí nhà kính do con người tạo ra trên toàn cầu và lượng phát thải đó có thể chiếm từ 90 đến 130% lượng phát thải của năm 2008 vào năm 2050.

1.9 Cường độ carbon đã cải thiện từ năm 2012 đến 2018 đối với ngành vận tải biển quốc tế nói chung, cũng như đối với hầu hết các loại tàu. Tổng cường độ carbon, tính trung bình trong ngành vận tải biển quốc tế, tốt hơn 21% và 29% so với năm 2008, lần lượt được đo bằng AER và EEOI trong phân bổ dựa trên hành trình.

1.10 Các nghiên cứu và phân tích trong tương lai của IMO kết hợp với dữ liệu có sẵn từ Cơ sở Dữ liệu Tiêu thụ Dầu nhiên liệu tàu (DCS) của IMO sẽ giúp giảm bớt sự không chắc chắn liên quan đến các ước tính và kịch bản phát thải này.

Mục tiêu của Chiến lược

1.11 Chiến lược nhằm:

- .1 tăng cường sự đóng góp của IMO vào các nỗ lực toàn cầu bằng cách giải quyết vấn đề phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế. Các nỗ lực quốc tế trong việc giải quyết phát thải khí nhà kính bao gồm Hiệp định Paris và các mục tiêu của Hiệp định Paris và Chương trình nghị sự năm 2030 về phát triển bền vững của Liên hợp quốc và Mục tiêu Phát triển Bền vững 13: "Hành động cấp thiết để chống biến đổi khí hậu và các tác động của biến đổi khí hậu";
- .2 xác định các hành động được ngành vận tải biển quốc tế thực hiện, khi thích hợp, đồng thời giải quyết các tác động đối với các Quốc gia và công nhận vai trò quan trọng của ngành vận tải biển

quốc tế trong việc hỗ trợ sự phát triển liên tục của thương mại toàn cầu và các dịch vụ vận tải hàng hải; và

- .3 xác định các hành động và biện pháp, khi thích hợp, để giúp đạt được các mục tiêu trên, bao gồm các biện pháp khuyến khích nghiên cứu và phát triển cũng như giám sát phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế.

2 TẦM NHÌN

IMO cam kết giảm phát thải khí nhà kính từ ngành vận tải biển quốc tế, như một vấn đề cấp bách, và đặt mục tiêu loại bỏ dần khí nhà kính chậm nhất vào năm 2050.

3 CÁC CẤP ĐỘ MỤC TIÊU THAM VỌNG VÀ NGUYÊN TẮC HƯỚNG DẪN

Các cấp độ mục tiêu tham vọng

3.1 Theo sửa đổi tùy thuộc vào các xem xét của Tổ chức, Chiến lược xác định các cấp độ mục tiêu tham vọng đối với ngành vận tải biển quốc tế, lưu ý rằng đổi mới công nghệ và việc giới thiệu các nguồn nhiên liệu và/hoặc năng lượng thay thế trên toàn cầu cho ngành vận tải biển quốc tế sẽ là một phần không thể thiếu để đạt được mục tiêu tham vọng tổng thể. Các xem xét cần tính đến các ước tính mức phát thải cập nhật, các phương án giảm phát thải đối với ngành vận tải biển quốc tế, các báo cáo của Ủy ban Liên chính phủ về Biến đổi khí hậu (IPCC) và các nghiên cứu của IMO trong tương lai nếu có liên quan. Các cấp độ mục tiêu tham vọng chỉ đạo Chiến lược như sau:

.1 cường độ carbon (CI) của tàu tiếp tục giảm thông qua việc thực hiện các biện pháp kỹ thuật và vận hành

xem xét nhằm mục đích tăng cường các yêu cầu hiện có về CI đối với ngành vận tải biển (EEDI, EEXI, SEEMP và CII);

.2 cường độ carbon của ngành vận tải biển quốc tế giảm

giảm lượng khí thải CO₂ trên mỗi công trình vận tải, tính trung bình trên toàn ngành vận tải biển quốc tế, ít nhất 40% vào năm 2030 so với năm 2008; và

.3 phát thải khí nhà kính trong vòng đời từ ngành vận tải biển quốc tế về mức phát thải ròng bằng 0

đạt được mức phát thải KNK ròng bằng 0 trong vòng đời từ ngành vận tải biển quốc tế chậm nhất vào năm 2050 như được

kêu gọi trong Tầm nhìn và phù hợp với các mục tiêu về nhiệt độ của Hiệp định Paris bao gồm mục tiêu hạn chế mức tăng nhiệt độ ở mức 1,5°C.

3.2 Các cấp độ mục tiêu tham vọng bổ sung, đặc biệt là mục tiêu tham vọng năm 2040, nên được đưa ra khi xem xét điều chỉnh chiến lược lần tiếp theo.

Nguyên tắc hướng dẫn

3.3 Các nguyên tắc hướng dẫn Chiến lược bao gồm:

- .1 cần phải nhận thức được các nguyên tắc nêu trong các văn kiện đã được soạn thảo, chẳng hạn như:
 - .1 nguyên tắc không phân biệt đối xử và nguyên tắc không ưu ái, quy định trong MARPOL và các công ước khác của IMO; và
 - .2 nguyên tắc mục tiêu chung nhưng trách nhiệm khác biệt và năng lực tương ứng, tùy theo hoàn cảnh của các quốc gia khác nhau, được quy định trong UNFCCC, Nghị định thư Kyoto và Hiệp định Paris;
- .2 yêu cầu đối với tất cả các tàu có hiệu lực đầy đủ, bất kể quốc tịch, thực hiện các biện pháp bắt buộc để đảm bảo thực hiện Chiến lược một cách hiệu quả;
- .3 cần xem xét tác động của các thước đo đối với các Quốc gia, bao gồm cả các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là đối với LDC và SIDS như đã lưu ý trong MEPC 68 (MEPC 68/21, đoạn 4.18 đến 4.19) và các nhu cầu mới nổi cụ thể của các quốc gia này, như được ghi nhận trong *Kế hoạch Chiến lược Sửa đổi cho Tổ chức cho giai đoạn sáu năm 2018 đến 2023* của Tổ chức (nghị quyết A.1149(32)); Và
- .4 cần ra quyết định dựa trên bằng chứng được cân bằng với phương pháp phòng ngừa như được nêu trong nghị quyết MEPC.67(37).

4 DANH SÁCH CÁC THƯỚC ĐO NGẮN HẠN, TRUNG HẠN VÀ DÀI HẠN ĐÃ ĐƯỢC THỐNG NHẤT VỚI CÁC MỐC THỜI GIAN KHẢ THI VÀ TÁC ĐỘNG CỦA CÁC THƯỚC ĐO NÀY ĐỐI VỚI CÁC QUỐC GIA

Mốc thời gian

4.1 Các thước đo đề ra trong Chiến lược này phải nhất quán với các mốc thời gian sau:

- .1 các thước đo ngắn hạn là các thước đo được liệt kê trong Chiến lược Ban đầu (nghị quyết MEPC.304(72)) được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất từ năm 2018 đến năm 2023 hoặc, nếu chưa được hoàn thiện và thống nhất, càng sớm càng tốt sau năm 2023. Ngày có hiệu lực và thời điểm thước đo có thể bắt đầu giảm phát thải khí nhà kính một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng thước đo riêng lẻ;
- .2 các thước đo trung hạn là các thước đo sẽ được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất trong khoảng thời gian từ năm 2023 đến năm 2025. Ngày có hiệu lực và thời điểm thước đo có thể bắt đầu giảm phát thải khí nhà kính một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng thước đo riêng lẻ; và
- .3 các thước đo dài hạn khả thi là các thước đo sẽ được Ủy ban hoàn thiện và thống nhất sau khi các thước đo trung hạn có hiệu lực. Ngày có hiệu lực và thời điểm thước đo có thể bắt đầu giảm phát thải khí nhà kính một cách hiệu quả sẽ được xác định cho từng thước đo riêng lẻ.

4.2 Nhằm mục đích hành động sớm, mốc thời gian cần ưu tiên các thước đo mà Tổ chức phát triển, đồng thời công nhận những thước đo đã được thông qua, bao gồm các yêu cầu của Phụ lục VI MARPOL liên quan đến biến đổi khí hậu, nhằm đẩy nhanh việc sử dụng nhiên liệu ít phát thải và không phát thải và để đạt được các cấp độ mục tiêu tham vọng của Chiến lược.

4.3 Các mốc thời gian này cần được sửa đổi khi thích hợp khi có thêm thông tin.

4.4 Các thước đo trong Chiến lược phải đi kèm với tiến độ thực hiện.

4.5 Danh sách thước đo không đầy đủ và không ảnh hưởng đến các thước đo mà Tổ chức có thể tiếp tục xem xét và thông qua.

4.6 Các thước đo trung và dài hạn cần tính đến các hướng dẫn Đánh giá Vòng đời (LCA) do Tổ chức xây dựng, mà không làm tăng lượng phát thải trong chuỗi giá trị năng lượng được sử dụng trên tàu và ngăn chặn việc chuyển phát thải sang các lĩnh vực khác.

Các thước đo ngắn hạn

4.7 Từ các thước đo ứng cử được liệt kê trong Chiến lược Ban đầu (nghị quyết MEPC.304(72)), những thước đo dưới đây đã được phát triển hoặc khởi xướng và đại diện cho hành động tiếp theo trong ngắn hạn của Tổ chức về các vấn đề liên quan đến giảm phát thải khí nhà kính từ tàu:

- .1 tăng cường Chỉ số Thiết kế Hiệu quả Năng lượng (EEDI) cho các tàu mới với phần trăm cải thiện cho từng giai đoạn được xác định cho từng loại tàu; và
- .2 phát triển và đặt ra các yêu cầu ràng buộc về giảm cường độ carbon, bao gồm các tàu hiện có, ví dụ: EEXI, SEEMP và CII.

Các thước đo trung và dài hạn

4.8 Các thước đo có thể được phân loại thành những thước đo có tác dụng trực tiếp làm giảm phát thải khí nhà kính từ tàu và những thước đo hỗ trợ hành động giảm phát thải khí nhà kính từ tàu. Tất cả các thước đo dưới đây đại diện cho hành động trung hạn và dài hạn có thể của Tổ chức về các vấn đề liên quan đến việc giảm phát thải khí nhà kính từ tàu:

- .1 chương trình triển khai để sử dụng hiệu quả các loại nhiên liệu thay thế ít khí nhà kính và không khí nhà kính, bao gồm cập nhật các kế hoạch hành động quốc gia để xem xét cụ thể các loại nhiên liệu này;
- .2 các thước đo hiệu quả năng lượng kỹ thuật và vận hành cho cả tàu mới và tàu hiện có, bao gồm các chỉ số có thể được sử dụng để chỉ ra và nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng của tàu;
- .3 (các) cơ chế giảm phát thải mới/sáng tạo, bao gồm các thước đo kỹ thuật, thước đo kinh tế và (các) sự kết hợp có thể của (các yếu tố của) các thước đo được đề xuất, để khuyến khích giảm phát thải khí nhà kính và sử dụng nhiên liệu không có khí nhà kính;
- .4 tiếp tục và tăng cường các hoạt động hợp tác kỹ thuật và xây dựng năng lực như trong khuôn khổ ITCP và Quỹ Ủy thác Hợp tác Kỹ thuật KNK; và
- .5 xây dựng cơ chế phản hồi để giúp các bài học kinh nghiệm về việc thực hiện các chỉ số được đối chiếu và chia sẻ thông qua trao đổi thông tin có thể về thực tiễn tốt nhất.

4.9 Theo Kế hoạch hoạt động được phê duyệt tại MEPC 76, kết quả của giai đoạn 2 đã xác định các thước đo trung hạn sau để tiếp tục phát triển là ưu tiên hàng đầu:

Tác động đến các Quốc gia

4.10 Tác động của thước đo đối với các Quốc gia phải được đánh giá và tính đến khi thích hợp trước khi áp dụng thước đo đó theo quy trình như đã nêu trong MEPC.1/Circ.885. Cần chú ý đặc biệt đến nhu cầu của các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các quốc gia kém phát triển nhất (LDC).

4.11 Khi đánh giá tác động đối với các Quốc gia, tác động của thước đo cần được xem xét, nếu thích hợp, bên cạnh những điều khác, theo các thuật ngữ sau:

- .1 khoảng cách địa lý xa xôi và khả năng kết nối với các thị trường chính;
- .2 giá trị và loại hàng hóa;
- .3 phụ thuộc vận tải;
- .4 chi phí vận tải;
- .5 an ninh lương thực;
- .6 ứng phó thảm họa;
- .7 hiệu quả chi phí;
- .8 tiến bộ và phát triển kinh tế xã hội; và
- .9 người giữ chỗ, kết quả của bài học kinh nghiệm về đánh giá tác động toàn diện của thước đo ngắn hạn, bao gồm cả chi phí không hành động.

4.12 Các tác động bất lợi không tương xứng cần được đánh giá và giải quyết khi thích hợp.

5 RÀO CẢN VÀ CÁC THƯỚC ĐO HỖ TRỢ; XÂY DỰNG NĂNG LỰC VÀ HỢP TÁC KỸ THUẬT; NGHIÊN CỨU & PHÁT TRIỂN

5.1 Tổ chức công nhận rằng các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là các quốc đảo nhỏ đang phát triển và các quốc gia kém phát triển nhất, có nhu cầu đặc biệt liên quan đến xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật.

5.2 Ủy ban cũng nhận ra những thách thức mà một số phái đoàn, đặc biệt là các quốc đảo nhỏ đang phát triển và các quốc gia kém phát triển nhất, có thể gặp phải khi tham gia. Tổ chức được yêu cầu đánh giá định kỳ khả năng cung cấp các nguồn thông qua, ví dụ, Quỹ Ủy thác Nhiều Nhà tài trợ tự nguyện, để hỗ trợ sự tham gia của các quốc đảo nhỏ đang phát triển và các quốc gia kém phát triển nhất.

5.3 Tổ chức thừa nhận rằng việc phát triển và tạo ra các nguồn năng lượng mới có sẵn trên toàn cầu, an toàn cho tàu có thể là rào cản cụ thể đối với việc thực hiện các thước đo khả thi.

5.4 Tổ chức có thể hỗ trợ các nỗ lực thúc đẩy các công nghệ ít và không phát thải khí nhà kính bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho quan hệ đối tác công-tư và trao đổi thông tin.

5.5 Ủy ban cần tiếp tục cung cấp các cơ chế tạo điều kiện chia sẻ thông tin, chuyển giao công nghệ, xây dựng năng lực và hợp tác kỹ thuật, có tính đến nghị quyết MEPC.229(65) về Thúc đẩy hợp tác kỹ thuật và chuyển giao công nghệ liên quan đến cải thiện hiệu quả năng lượng của tàu.

5.6 Ủy ban công nhận rằng tất cả các Quốc gia Thành viên IMO đều có thể khử cacbon trong vận tải biển và tạo cơ hội mới cho các quốc gia đang phát triển, bao gồm quốc gia kém phát triển nhất và quốc đảo nhỏ đang phát triển, tham gia vào chuỗi giá trị sản xuất và phân phối nhiên liệu ít phát thải và không phát thải.

5.7 Khi xây dựng các thước đo cắt giảm khí nhà kính trung và dài hạn, cần tính đến quá trình chuyển đổi công bằng và hợp lý để không quốc gia nào bị bỏ lại phía sau, kể cả các thước đo hỗ trợ.

5.8 Tổ chức được yêu cầu đánh giá định kỳ việc cung cấp các nguồn tài chính và công nghệ cũng như xây dựng năng lực để thực hiện Chiến lược, thông qua ITCP, Quỹ Ủy thác Hợp tác Kỹ thuật KNK của IMO và các sáng kiến khác, bao gồm cả các chương trình do IMO và các Quốc gia Thành viên tài trợ, như liệt kê trong phụ lục 2.

6 CÁC HÀNH ĐỘNG TIẾP THEO

6.1 Cần xây dựng một chương trình hành động tiếp theo của Chiến lược.

6.2 Các giai đoạn chính để áp dụng Chiến lược như được nêu trong Lộ trình như sau:

Giai đoạn 3 của Kế hoạch Làm việc để phát triển các chỉ số trung và dài hạn bao gồm cả tiến độ thực hiện	Việc phát triển các chỉ số trung hạn sẽ được hoàn thiện vào ngày mục tiêu năm 2025
Đánh giá tác động toàn diện của bộ chỉ số	Hoàn thành trước khi thông qua các chỉ số trung hạn vào năm 2025
Xem xét các chỉ số ngắn hạn [CII và EEXI]	Hoàn thành trước ngày 1 tháng 1 năm 2026

Công bố Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO	Ngày bắt đầu và công bố sẽ do Ủy ban xác định, với mục tiêu ít nhất bao gồm giai đoạn 2019-2025
Hiệu lực của các chỉ số trung hạn	Được xác định cho từng thước đo nhưng không quá ngày 1 tháng 1 năm 2027
<u>Xem xét mục tiêu tham vọng năm 2030</u>	<u>Để đánh giá việc đạt được mục tiêu tham vọng năm 2030 bao gồm hiệu quả của các thước đo đã áp dụng bằng cách tham khảo dữ liệu liên quan, ví dụ: Nghiên cứu KNK của IMO có sẵn</u>

Khi đánh giá, tính hiệu quả của tất cả các chỉ số đã áp dụng và mức độ đạt được các mục tiêu tham vọng đề ra, các hành động tiếp theo bổ sung có thể được xem xét và phát triển khi thích hợp. Những hành động này có thể bao gồm tiếp tục hỗ trợ để xác định mức độ sẵn sàng của công nghệ, khả năng cung cấp toàn cầu của nhiên liệu ít và không KNK, an toàn cho tàu và cơ sở hạ tầng liên quan sử dụng.

7 SỬA ĐỔI CHIẾN LƯỢC

Có thể sửa đổi Chiến lược nếu cho rằng Ủy ban xác định cần sửa đổi các nguyên tắc cơ bản, tăng cường hoặc bổ sung các cấp độ mục tiêu tham vọng, đặc biệt là mục tiêu tham vọng năm 2040 và áp dụng các yếu tố thiết yếu khác có tham khảo các báo cáo và nghiên cứu cập nhật.